

ΕΚΘΕΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ**ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ: ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ****ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ:****ΥΠΗΡΕΣΙΑ:****ΘΕΣΗ / ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ:****ΤΗΛΕΦΩΝΟ:****E-MAIL:****ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ:**

Αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη του ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και άλλες διατάξεις για το σιδηροδρομικό τομέα

ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ**ΣΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ:**

Με το σχέδιο νόμου ρυθμίζονται θεσμικά ζητήματα που σχετίζονται με τη λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος στη Ελλάδα και ολοκληρώνεται η ουσιαστική θεσμική προσαρμογή στις διατάξεις της κοινοτικής νομοθεσίας περί σιδηροδρομικών μεταφορών με την ίδρυση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων. Παρέχεται λύση στο συσσωρευμένο έλλειμμα του ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ολοκληρώνεται η ανεξαρτητοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ από τον όμιλο ΟΣΕ και τίθενται οι βάσεις για τη μελλοντική βιωσιμότητα των εταιρειών.

Περιέχονται επίσης ρυθμίσεις για την αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας του ΟΣΕ. Ειδικότερα, προβλέπεται ο προσδιορισμός και η καταγραφή όλων των ακινήτων που εξυπηρετούν λειτουργικώς τις εγκαταστάσεις και τον εξοπλισμό της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής προκειμένου, εν συνεχεία, να εξευρεθεί ο καταλληλότερος τρόπος αξιοποίησης και εκμετάλλευσής τους. Το σύνολο της ακίνητης περιουσίας του ΟΣΕ, συμπεριλαμβανομένων των ακινήτων της σιδηροδρομικής υποδομής, περιέρχεται αυτοδικαίως στο Δημόσιο, πλην πέντε συγκεκριμένων ακινήτων που περιέρχονται στην κυριότητα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Η αποκλειστική διαχείριση, αξιοποίηση και εμπορική εκμετάλλευση όλων των ακινήτων που μεταβιβάζονται στο Δημόσιο αποτελεί αρμοδιότητα και ευθύνη της ΓΑΙΑΟΣΕ, η οποία θα ακολουθεί τις εντολές και οδηγίες της Διυπουργικής Επιτροπής Αποκρατικοποιήσεων.

Τέλος, ρυθμίζονται τα ζητήματα του πλεονάζοντος προσωπικού με τρόπο που αποφεύγεται κάθε απόλυση και, προς τούτο, προβλέπεται μεταφορά 2.351 εργαζομένων σε άλλους φορείς. Προβλέπεται διαδικασία κατάρτισης οργανογράμματος και κανονισμού εσωτερικής οργάνωσης και λειτουργίας και ειδική κατ' εξαίρεση διαδικασία συλλογικής διαπραγμάτευσης, με στόχο τον εξορθολογισμό του εργασιακού καθεστώτος του ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ

ΣΕ ΑΛΛΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΠΟΥ ΤΥΧΟΝ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ:

Με το σχέδιο νόμου προβλέπονται:

- (α) η σύσταση και συγκρότηση ανεξάρτητης διοικητικής αρχής με την επωνυμία «Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων» (Ρ.Α.Σ.), οι αρμοδιότητές της, τα ασυμβίβαστα και οι υποχρεώσεις των μελών της, η υπηρεσιακή τους κατάσταση, η σύνθεση και λειτουργία της Αρχής, οι πόροι και η οικονομική της διαχείριση, καθώς και ο Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης,
- (β) η τροποποίηση της παραγράφου 4 του άρθρου 21 του ν. 3710/2008 ως προς την εκπροσώπηση, τη διοικητική υποστήριξη, καθώς και τις δαπάνες για τη σύσταση και λειτουργία της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων,
- (γ) η ενσωμάτωση στην Ελληνική νομοθεσία μέτρων του κοινοτικού δικαίου με κοινές υπουργικές αποφάσεις,
- (δ) η υποχρέωση του ιδιοκτήτη ή κατόχου σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού να καθορίζει τον υπεύθυνο συντήρησης κάθε σιδηροδρομικής εμπορευματικής φορτάμαξας πριν αυτή καταχωρισθεί στο Εθνικό Μητρώο Σιδηροδρομικών Οχημάτων,
- (ε) η νομοθετική εξουσιοδότηση με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων να καθορίζονται οι όροι, προϋποθέσεις και διαδικασίες ίδρυσης και λειτουργίας των πρατηρίων για τον εφοδιασμό των ντηζελομηχανών του ΟΣΕ ή σιδηροδρομικών επιχειρήσεων,
- (στ) ρυθμίσεις ζητημάτων σχετικά με την άδεια οδήγησης Ηλεκτροδηζαλάμαξων, τροποποιώντας σχετικά άρθρα του π.δ. 397/1984,
- (ζ) η υποχρέωση των επιβατών να καταβάλλουν το νόμιμο κατά περίπτωση κόμιστρο της αντίστοιχης διαδρομής, καθώς και την διαδικασία επιβολής και είσπραξης προστίμων σε όσους δεν το καταβάλλουν κατά τη μεταφορά τους με σιδηροδρομικά οχήματα από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, και

(η) τροποποιήσεις των διατάξεων του π.δ. 41/2005 που αποσκοπούν στην πληρέστερη και αποτελεσματικότερη ενσωμάτωση της κοινοτικής νομοθεσίας για το σιδηροδρομικό τομέα.

Πέραν των θεσμικών ρυθμίσεων σχετικά με το σιδηροδρομικό σύστημα, με το σχέδιο νόμου εισάγεται νέα διάταξη στο ν. 3429/2005 περί ΔΕΚΟ με την οποία υπάγονται στο ίδιο καθεστώς ρύθμισης με ΔΕΚΟ εισηγμένες ή προς εισαγωγή στο Χρηματιστήριο και οι ΔΕΚΟ των οποίων έχει εκχωρηθεί το management σε ιδιώτες, με απόφαση της διυπουργικής επιτροπής αποκρατικοποιήσεων, εφόσον το Δημόσιο ή ΔΕΚΟ εξακολουθούν να συμμετέχουν στο μετοχικό τους κεφάλαιο με οποιοδήποτε ποσοστό συμμετοχής.

A: ΚΥΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗ ΡΥΘΜΙΣΗ

1. Αναγκαιότητα

1.1. Τα οικονομικά αποτελέσματα του Ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ τα οποία εμφανίζουν συσσωρευμένες υποχρεώσεις της τάξης των €10 δισ. (2008) και ετήσιες ζημιές άνω του €1 δισ. καθιστούν τον Όμιλο ΟΣΕ και την ΤΡΑΙΝΟΣΕ τους πλέον ζημιογόνους οργανισμούς στην Ελλάδα αλλά και σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Η δημιουργία του μεγάλου οικονομικού αυτού ελλείμματος αλλά και η κατ' έτος αύξηση του επιβαρύνει την ελληνική κοινωνία με χρέος που αναλογεί περίπου σε €1.000 ανά πολίτη και σε €1,5 εκ. ανά εργαζόμενο.

Η υφιστάμενη κρίση στο κοινωνικό και οικονομικό περιβάλλον της Ελλάδας στο πλαίσιο της γενικότερης κοινωνικής και οικονομικής κρίσης σε παγκόσμιο επίπεδο και το μέγεθος του προβλήματος που υποθηκεύει σε μεγάλο βαθμό τη δημοσιονομική σταθερότητα της χώρας επιτάσσει τη μείωση ή / και εξάλειψη των σοβαρών επιβαρύνσεων του κρατικού προϋπολογισμού από τη ζημιογόνα λειτουργία του Ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Επιπλέον, το σιδηροδρομικό σύστημα της Ελλάδας διέπεται από ένα πλέγμα νομοθετικών διατάξεων το οποίο δεν διασφαλίζει την ορθολογική λειτουργία της αγοράς και τις κατάλληλες συνθήκες για την ανάπτυξη του ελεύθερου ανταγωνισμού.

Τα αίτια των συνεχόμενων αρνητικών οικονομικών αποτελεσμάτων και του συσσωρευμένου χρέους του Ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ οφείλονται κυρίως σε μια σειρά από δομικές και λειτουργικές ανεπάρκειες καθώς και στη λήψη μη ορθολογικών αποφάσεων στο γενικότερο πλαίσιο της μη ορθής διαχείρισής τους από το Ελληνικό Δημόσιο. Επίσης τα αίτια της δυσλειτουργίας της σιδηροδρομικής αγοράς οφείλονται κυρίως στην ανεπάρκεια του νομοθετικού πλαισίου και της σύγχυσης των αρμοδιοτήτων των εμπλεκόμενων φορέων.

Εν συντομία οι παθογένειες αυτές εντοπίζονται στους εξής παράγοντες:

- **Όμιλος ΟΣΕ (ΕΔΙΣΥ, ΕΡΓΟΣΕ, ΓΑΙΟΣΕ)**

Οι συνεχόμενες αλλαγές στη δομή του Ομίλου έχουν οδηγήσει στην αποδιοργάνωση και στη διοικητική αναποτελεσματικότητα του Ομίλου με αντίκτυπο την απουσία συγκροτημένου στρατηγικού σχεδιασμού, συγκεκριμένης πολιτικής για την ανάπτυξη και βελτίωση του σιδηροδρομικού δικτύου και την έλλειψη κεντρικής παρακολούθησης των δραστηριοτήτων του Ομίλου (τη κατασκευή νέων σιδηροδρομικών έργων, τη συντήρηση του δικτύου, τη διαχείριση της κυκλοφορίας και τη διαχείριση των ακινήτων του) και των οικονομικών του. Συγκεκριμένα, πραγματοποιήθηκαν οι εξής αναδιαρθρώσεις στον Όμιλο:

2006: Δημιουργία εταιρειών ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε και ΕΔΙΣΥ Α.Ε και κατάργηση της εταιρείας ΕΤΙΔΥ. Μετονομασία της ΘΡΙΑΣΙΟ σε ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ Α.Ε.

2007: Απόσχιση των κλάδων εκμετάλλευσης μεταφορών και διαχείρισης της υποδομής και μεταφορά τους στις εταιρείες ΤΡΑΙΝΟΣΕ και ΕΔΙΣΥ αντίστοιχα. Η εταιρεία ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ απορροφάται από την ΓΑΙΑΟΣΕ και η ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ Α.Ε. απορροφάται από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

2008: Τον Ιανουάριο ανακοινώνεται η πρώτη εκδοχή της νέας αναδιοργάνωσης του ΟΣΕ και τον Αύγουστο δημοσιοποιείται η δεύτερη εκδοχή με σημαντικές τροποποιήσεις.

- Στην πρώτη εκδοχή, η ΓΑΙΑΟΣΕ φέρεται να απορροφάται από τον ΟΣΕ και στη δεύτερη από την ΕΡΓΟΣΕ.
- Ανακοινώνεται η απορρόφηση του ΕΔΙΣΥ από τον ΟΣΕ αλλά τον Αύγουστο του 2008 ανακοινώνεται ότι παρά τη συγχώνευση ΟΣΕ-ΕΔΙΣΥ σχεδόν το σύνολο των αρμοδιοτήτων του ΕΔΙΣΥ περνάει στην ΕΡΓΟΣΕ, και με το ν. 3710/2008, η ΕΡΓΟΣΕ αναλαμβάνει τις αρμοδιότητες κατασκευής νέων σιδηροδρομικών έργων, τη συντήρηση του δικτύου, τη διαχείριση της κυκλοφορίας και τη διαχείριση των ακινήτων του ΟΣΕ.
- Προβλέπεται η συγχώνευση ΓΑΙΑΟΣΕ-ΕΡΓΟΣΕ που όμως ποτέ δεν πραγματοποιείται (ν. 3710/2008)
- Προβλέπεται στο ν. 3710/2008 η συγχώνευση ΟΣΕ-ΕΔΙΣΥ που όμως ποτέ δεν πραγματοποιείται

Κατά συνέπεια η μη ορθολογική διαχείριση του Ομίλου λόγω του συνεχώς εναλλασσόμενου οργανωτικού σχήματος είχε ως αποτέλεσμα:

- την ανυπαρξία του αναγκαίου σχεδιασμού μέσω της εκπόνησης επιχειρηματικού σχεδίου για την κατασκευή νέων σιδηροδρομικών έργων,
- την αδυναμία εξασφάλισης κονδυλίων για την πραγματοποίησή τους,
- την καθυστέρηση στην ολοκλήρωση των έργων και
- εν τέλει την υλοποίηση έργων με κατασκευαστικές αδυναμίες.

Οι αποφάσεις για προσφυγή σε δανεισμό με σκοπό την κάλυψη της χρηματοδότησης των επενδυτικών προγραμμάτων και η αδυναμία αποπληρωμής τους οδήγησαν τον ΟΣΕ σε έναν φαύλο κύκλο, όπου αναγκάζεται να προβαίνει σε νέους δανεισμούς για την πληρωμή παλαιότερων δανείων. Ως εκ τούτου, είναι επιβεβλημένη η λήψη άμεσων ριζικών μέτρων για την κάλυψη των ετήσιων υποχρεώσεων πληρωμών δανείων του ΟΣΕ τα αμέσως επόμενα χρόνια.

Επιπρόσθετα, το κόστος της συντήρησης του τροχαίου υλικού (ΕΔΙΣΥ) είναι ιδιαίτερα αυξημένο. Η συντήρηση του συνόλου του σιδηροδρομικού δικτύου (ΕΔΙΣΥ) χωρίς την αντίστοιχη κάλυψη των δαπανών που πραγματοποιούνται για τη συντήρηση, μέσω της είσπραξης των τελών πρόσβασης και χρήσης της υποδομής από τη σιδηροδρομική επιχείρηση, καθίσταται ζημιογόνα για την εταιρεία.

Σημαντική οικονομική ζημία έχει υποστεί ο ΟΣΕ από τη συνεχόμενη ασάφεια ως προς τη διαχείριση, αξιοποίηση και εμπορική εκμετάλλευση της ακίνητης περιουσίας. Η αρμοδιότητα είχε ανατεθεί αρχικά στη ΓΑΙΑΟΣΕ, εν συνεχεία στον ΟΣΕ και τελικά στην ΕΡΓΟΣΕ. Η έλλειψη συγκεκριμένης πολιτικής ως προς την αξιοποίηση και εκμετάλλευση των ακινήτων καθώς και της περιορισμένης ευελιξίας λόγω της νομοθεσίας και των τοπικών περιορισμών στους τρόπους αξιοποίησης της κρατικής περιουσίας, είχε ως συνέπεια από τη μία πλευρά την εγκατάλειψη ακινήτων με μεγάλη απώλεια κερδών και από την άλλη τη σύναψη συμβάσεων παραχώρησης, μίσθωσης κτλ. με όρους που στην ουσία ζημιώνουν τον ΟΣΕ. Επίσης, η έλλειψη κεντρικής οικονομικής παρακολούθησης των συμβάσεων μίσθωσης και είσπραξης των μισθωμάτων έχει οδηγήσει στην απώλεια εσόδων και στη συσσώρευση επιπρόσθετων χρεών στον ΟΣΕ.

Τέλος, δυσανάλογος με τις λειτουργικές ανάγκες του Ομίλου ΟΣΕ (ΕΔΙΣΥ, ΕΡΓΟΣΕ, ΓΑΙΑΟΣΕ) είναι και ο αριθμός του προσωπικού. Η οργάνωση των εταιρειών του Ομίλου δεν ανταποκρίνεται στις σύγχρονες ανάγκες μιας σιδηροδρομικής επιχείρησης ενώ ενσωματώνονται επιχειρηματικές μονάδες, θέσεις εργασίας και ειδικότητες, οι οποίες δεν εξυπηρετούν το έργο των εταιρειών και εισάγουν πολυπλοκότητα στη διαχείριση τους. Συνεπώς, το υψηλό κόστος μισθοδοσίας καθώς και οι ανεξέλεγκτες δευτερεύουσες απολαβές που ξεπερνούν κατά πολύ τις πρακτικές που ακολουθούνται στον ιδιωτικό τομέα επιβαρύνουν σημαντικά τα οικονομικά μεγέθη του Ομίλου.

- ΤΡΑΙΝΟΣΕ

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ιδρύθηκε το 2007 ως θυγατρική του ΟΣΕ στο πλαίσιο της αναδιοργάνωσης του σιδηροδρομικού τομέα και της συμμόρφωσης με την κοινοτική νομοθεσία, που απαιτούσε την πλήρη ανεξαρτησία του διαχειριστή υποδομής από τη σιδηροδρομική επιχείρηση, με αντικείμενο δραστηριότητας την εκμετάλλευση σιδηροδρομικών μεταφορών. Εν συνεχεία (2009), οι μετοχές της μεταβιβάστηκαν στο Ελληνικό Δημόσιο καθιστώντας την δημόσια επιχείρηση. Η δημιουργία της εταιρείας πραγματοποιήθηκε χωρίς την έκδοση της σχετικής άδειας λειτουργίας σιδηροδρομικής επιχείρησης, χωρίς την ύπαρξη των απαραίτητων εγκαταστάσεων για τη λειτουργία της, χωρίς να έχει στην

ιδιοκτησία της πάγια (π.χ. τροχαίο υλικό) και κυρίως χωρίς συγκροτημένο επιχειρησιακό σχεδιασμό για την ορθή διαχείριση και ανάπτυξη των δραστηριοτήτων της.

Ειδικότερα, ο σχεδιασμός της εκτέλεσης δρομολογίων στο σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδας πραγματοποιήθηκε μη ορθολογικά με αποτέλεσμα η ΤΡΑΙΝΟΣΕ να λειτουργεί σε μη κερδοφόρες γραμμές (χαμηλή πληρότητα) και χωρίς να λαμβάνει οικονομική αποζημίωση από το Ελληνικό Δημόσιο (για εθνικής εμβέλειας δρομολόγια) ή ΟΤΑ (για τοπικής εμβέλειας δρομολόγια) στις περιπτώσεις Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ) (μέσω της σύναψης σχετικών συμβάσεων).

Επίσης, η εμπορική πολιτική που ακολουθήθηκε σε επιβατικό επίπεδο δεν βασίστηκε στις αρχές της τιμολόγησης βάσει κόστους με αποτέλεσμα οι τιμές των εισιτηρίων να κυμαίνονται σε πολύ χαμηλά επίπεδα και ως εκ τούτου να προκαλείται οικονομική ζημία. Χαρακτηριστικά, το κόστος μεταφοράς ενός επιβάτη στο δρομολόγιο Αθήνα - Καλαμάτα προσεγγίζει τα €200, στα Προαστιακά και τα Περιφερειακά δίκτυα, το κόστος είναι πενταπλάσιο των εσόδων από τα εισιτήρια και στον ΠΑΘΕΠ (παρά τη συνεχιζόμενη αναβάθμιση της υποδομής) το κόστος είναι υπερδιπλάσιο των εσόδων από τα εισιτήρια. Παράλληλα, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ακολουθεί πολιτική παροχής εκπτώσεων, μειωμένων εισιτηρίων και ατελειών με σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις στα οικονομικά της εταιρείας καθώς με αυτό τον τρόπο δεν καλύπτεται το κόστος μεταφοράς και δεν επιτυγχάνεται κάποιο κέρδος. Συγκεκριμένα, οι επιβατικές γραμμές ήταν ζημιογόνες κατά €200 εκ. το 2009. Ακολούθως η εμπορική πολιτική για τις εμπορευματικές μεταφορές παραμένει στάσιμη από το 1996, ενώ τα κόμιστρα αναπροσαρμόζονται ανάλογα με τον πελάτη και πολλές φορές εις βάρος της εταιρείας (παροχή ιδιαίτερα μεγάλων εκπτώσεων 70% - 80%) παραβλέποντας την επίσημη εμπορική πολιτική της. Ακόμη, απουσιάζει η τιμολογιακή πολιτική για τις σταλίες, ενώ χαμηλή είναι ούτως ή άλλως η διείσδυση στην αγορά της παροχής σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορικών υπηρεσιών (εκτίμηση μεριδίου αγοράς 1,2%).

Επιπλέον, η έλλειψη ελεγκτικών μηχανισμών και ασφάλειας, όσον αφορά στη μεταφορά των εμπορευμάτων οδηγεί την εταιρεία στη μη τιμολόγηση παρεχόμενων εμπορευματικών μεταφορικών υπηρεσιών (χαμένα βαγόνια) καθώς και την καταβολή υψηλών αποζημιώσεων σε πελάτες για φορτία που έχουν υποστεί ζημιές ή/ και λεηλασίες. Ενδεικτικά, η λειτουργία των (απελευθερωμένων) εμπορευματικών μεταφορών είχε ζημιές €23 εκ το 2009.

Ζημιογόνος είναι επίσης και η λειτουργία των (απελευθερωμένων) οδικών μεταφορών, με το ύψος της ζημίας να αγγίζει τα €8,5 εκ το 2009 λόγω της χαμηλής ζήτησης και του υψηλού κόστους λειτουργίας τους. Κατά συνέπεια, το μεγάλο οικονομικό έλλειμμα που έχει δημιουργηθεί λόγω των υψηλών διαφυγόντων κερδών και συνακόλουθα η αδυναμία πραγματοποίησης επενδύσεων από την εταιρεία για τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών της οδήγησε στην απαξίωση των σιδηροδρομικών μεταφορικών και εμπορευματικών υπηρεσιών στην Ελλάδα.

Δυσανάλογος με τις λειτουργικές ανάγκες της εταιρείας είναι και ο αριθμός του προσωπικού. Το υψηλό κόστος μισθοδοσίας καθώς και οι ανεξέλεγκτες δευτερεύουσες απολαβές που ξεπερνούν κατά πολύ τις πρακτικές που ακολουθούνται στον ιδιωτικό τομέα επιβαρύνουν σημαντικά τα οικονομικά μεγέθη της εταιρείας.

- Σιδηροδρομικό Σύστημα

Το σιδηροδρομικό σύστημα της Ελλάδας δεν διέπεται από ένα συγκροτημένο θεσμικό πλαίσιο, ενώ παράλληλα δεν έχει επιτευχθεί η ενσωμάτωση όλων των κοινοτικών οδηγιών με αποτέλεσμα τη μη ορθολογική λειτουργία της αγοράς και την υπονόμηση της ανάπτυξης του ελεύθερου ανταγωνισμού.

Ειδικότερα, έχει μερικώς επιτευχθεί (π.δ. 41/2005) ο διαχωρισμός μεταξύ του διαχειριστή υποδομής και της σιδηροδρομικής επιχείρησης, όμως δεν έχει εδραιωθεί η πλήρης ανεξαρτησία με αποτέλεσμα να μη διασφαλίζεται η αμερόληπτη και ισότιμη αντιμετώπισή της σε θέματα κατανομής χωρητικότητας και τιμολόγησης της υποδομής. Επιπλέον, θεσμικά κενά υπάρχουν ως προς τη δυνατότητα δημιουργίας φορέων απαραίτητων για την ορθή λειτουργία της αγοράς αλλά και τον καθορισμό του βαθμού της ανεξαρτησίας τους από τους άλλους φορείς της αγοράς και το κράτος. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι το Εθνικό Συμβούλιο Σιδηροδρόμων (ΕΣΣ) στο οποίο έχουν ανατεθεί οι αρμοδιότητες του ρυθμιστικού φορέα της σιδηροδρομικής αγοράς καθώς και οι αρμοδιότητες του Φορέα Έκδοσης Αδειών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων για πρόσβαση στην υποδομή, δεν έχει στην πράξη συσταθεί και λειτουργήσει. Επίσης, η Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων, στην οποία έχουν ανατεθεί οι αρμοδιότητες του Φορέα Διερεύνησης Ατυχημάτων, συστάθηκε αλλά δεν λειτούργησε με αποτέλεσμα να μην επιτελεί το σημαντικό έργο της διερεύνησης των ατυχημάτων και της έκδοσης πορισμάτων που θα βελτίωναν την ασφάλεια της σιδηροδρομικής λειτουργίας. Επιπρόσθετα, δεν έχει προβλεφθεί η δημιουργία Φορέα υπεύθυνου για την εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371 (ΕΕ L315/14 της 3.12.07) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών με αποτέλεσμα να μην υπάρχει ένα αρμόδιο όργανο για την εξέταση των καταγγελιών των επιβατών. Ακόμη, δεν έχει οριστεί ο Κοινοποιημένος Οργανισμός που θα έπρεπε να πιστοποιεί ότι τα σιδηροδρομικά συστήματα και στοιχεία πληρούν τις τυποποιημένες προδιαγραφές διαλειτουργικότητας παρά το γεγονός ότι έχει προβλεφθεί στη νομοθεσία (π.δ. 159/2007 και π.δ. 39/2008). Επιπλέον, δεν έχει οριστεί φορέας αρμόδιος για τη συλλογή στατιστικών στοιχείων όπως απαιτεί η κοινοτική νομοθεσία.

Τέλος, όσον αφορά τα θέματα Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ) το ελληνικό θεσμικό πλαίσιο δεν προσδιορίζει τις προϋποθέσεις για τη σύναψη τέτοιου είδους συμβάσεων.

Συμπερασματικά, το δομικό και λειτουργικό μοντέλο της ελληνικής σιδηροδρομικής αγοράς, όπως προκύπτει από τα παραπάνω δυσχεραίνει την ορθολογική λειτουργία της

αγοράς. Γενικότερο αποτέλεσμα των όσων αναφέρθηκαν παραπάνω είναι η σταδιακή απαξίωση του σιδηροδρομικού συστήματος στην Ελλάδα και η ανάγκη για εξυγίανση του συστήματος και του συνόλου των εταιρειών που το απαρτίζουν, καθώς και η προσαρμογή του στις διατάξεις της κοινοτικής νομοθεσίας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

1.2. Οι αξιολογούμενες ρυθμίσεις του νομοσχεδίου, επιδιώκουν την αναδιάρθρωση του σιδηροδρομικού συστήματος, την εξυγίανση και ανάπτυξη του Ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ καθώς και την εναρμόνιση του ελληνικού νομοθετικού πλαισίου για τις σιδηροδρομικές μεταφορές με το κοινοτικό πλαίσιο. Στόχος είναι ο εξορθολογισμός της οργάνωσης και της λειτουργίας του σιδηροδρομικού συστήματος και των εταιρειών που το απαρτίζουν, η οικονομική εξυγίανση των εταιρειών αυτών καθώς και η διασφάλιση της αποτελεσματικής εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας που θα επιτρέπει τον ελεύθερο ανταγωνισμό μεταξύ των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

Οι ρυθμίσεις αναμένονται να επηρεάσουν θετικά τα οικονομικά μεγέθη των εταιρειών (ισοσκελισμός εσόδων - εξόδων) του σιδηροδρομικού συστήματος μέσω της αύξησης της αποτελεσματικότητας της λειτουργίας τους, όπως επίσης και να συμβάλλουν θετικά στην εύρυθμη λειτουργία της αγοράς και τον περιορισμό φαινόμενων αδιαφάνειας.

Στη συνέχεια παρουσιάζονται αναλυτικά οι επιμέρους στόχοι της μεταρρύθμισης που επιδιώκονται μέσα από την αξιολογούμενη ρύθμιση.

- **Ρυθμίσεις για τον Όμιλο ΟΣΕ (ΕΔΙΣΥ, ΕΡΓΟΣΕ, ΓΑΙΟΣΕ)**

ΟΣΕ / ΕΔΙΣΥ: Με το παρόν σχέδιο νόμου επιταχύνεται η συγχώνευση με απορρόφηση του ΕΔΙΣΥ από τον ΟΣΕ. Ο ΟΣΕ, ως εκ τούτου, από εταιρεία «κέλυφος» χωρίς ουσιαστική αρμοδιότητα γίνεται ο μοναδικός διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής με ουσιαστικό ρόλο και ευθύνη στην σχεδίαση της ανάπτυξης του δικτύου, της κατασκευής του καθώς και της μέριμνας για την ολοκληρωμένη συντήρηση και ασφάλεια του υπάρχοντος δικτύου. Παράλληλα, η συγχώνευση του ΟΣΕ με τον ΕΔΙΣΥ θα οδηγήσει στην επίτευξη οικονομιών κλίμακας σε θέματα εταιρικής διοίκησης και θα εξαλείψει αλληλεπικαλύψεις αρμοδιοτήτων σε εσωτερικό επίπεδο.

Με το νομοσχέδιο, αποσαφηνίζονται επίσης οι αρμοδιότητες του ΟΣΕ ως αποκλειστικού διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής, ο οποίος θα έχει την αποκλειστική ευθύνη της κατασκευής της νέας υποδομής, της συντήρησης και λειτουργίας της υφιστάμενης υποδομής, της διαχείρισης των συστημάτων ρύθμισης και ασφάλειας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, καθώς και κάθε άλλη αρμοδιότητα η οποία προβλέπεται από την εθνική και κοινοτική νομοθεσία για τον διαχειριστή υποδομής. Επιπλέον, αναλαμβάνει την ευθύνη της παροχής υπηρεσιών συντήρησης τροχαίου υλικού και της παροχής υπηρεσιών κατάρτισης και εκπαίδευσης οποιασδήποτε φύσεως προς οποιοδήποτε πρόσωπο, όπως ενδεικτικά την εκπαίδευση μηχανοδηγών και υπαλλήλων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

Με τις νέες ρυθμίσεις πραγματοποιείται η λειτουργική αναδιοργάνωση του ΟΣΕ βάσει της οποίας ορίζονται τέσσερις κατ' ελάχιστο τομείς λειτουργίας που περιλαμβάνουν: (α)

Τομέας Λειτουργίας 1: Ανάπτυξη, οικονομική διαχείριση, διοίκηση και υποστήριξη, (β) Τομέας Λειτουργίας 2: Σχεδίαση και διαχείριση δικτύου και εγκαταστάσεων, (γ) Τομέας Λειτουργίας 3: Διαχείριση Κυκλοφορίας, (δ) Τομέας Λειτουργίας 4: Συντήρηση Τροχαίου Υλικού. Κατά συνέπεια, τίθενται οι βάσεις για τη διαμόρφωση της νέας οργανωτικής δομής του ΟΣΕ η οποία θα πραγματοποιηθεί με τρόπο που θα εξυπηρετεί με τον αποτελεσματικότερο τρόπο αυτούς τους τομείς λειτουργίας της εταιρείας και θα δίνει τη δυνατότητα της ευελιξίας στη λήψη αποφάσεων και της παρακολούθησης των αποτελεσμάτων των δραστηριοτήτων της (π.χ. τήρηση χρονοδιαγραμμάτων υλοποίησης έργων υποδομής, συντήρησης δικτύου κ.α. μέσα στα πλαίσια του καθορισμένου προϋπολογισμού και των προδιαγραφών ποιότητας παράδοσης των έργων).

Παράλληλα, προβλέπεται η σύνταξη νέου σύγχρονου κανονισμού εσωτερικής οργάνωσης και λειτουργίας, ώστε να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις μιας σύγχρονης σιδηροδρομικής επιχείρησης. Επιπλέον, καθιερώνεται ευθύνη του ΟΣΕ για τον στρατηγικό σχεδιασμό και την τεκμηρίωση των προτάσεων του για αναπτυξιακά σχέδια του δικτύου με ολοκληρωμένες μελέτες κόστους – οφέλους, ενώ έγκριση θα δίνεται για αυτά από τη Διϋπουργική Επιτροπή ΔΕΚΟ (σύνταξη τριετούς επιχειρηματικού πλάνου) όπως προβλέπεται από τον Ν.3429/05.

Επιπλέον, στο νομοσχέδιο προβλέπεται σε ετήσια βάση η αξιολόγηση του δικτύου και ο χαρακτηρισμός του σε ενεργό δίκτυο (Κατηγορία 1), δίκτυο υπό κατασκευή (Κατηγορία 2), δίκτυο σε αναστολή (Κατηγορία 3) και κατηρημένο δίκτυο (Κατηγορία 4) με στόχο τον έλεγχο των δαπανών που σχετίζονται με τη συντήρηση του δικτύου. Για τον ανωτέρω χαρακτηρισμό, θα λαμβάνεται υπόψη η ζήτηση από τον ή τους μεταφορείς – σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και θα ρυθμίζεται ανάλογα η λειτουργία και ο σχεδιασμός του δικτύου από τον ΟΣΕ.

Η επίτευξη του οικονομικού εξορθολογισμού εκτιμάται ότι θα καταστήσει την εταιρεία οικονομικά βιώσιμη τα επόμενα χρόνια και θα οδηγήσει στην περαιτέρω ανάπτυξη της.

ΕΡΓΟΣΕ: Με το παρόν σχέδιο νόμου καθορίζονται οι αρμοδιότητες της ΕΡΓΟΣΕ οι οποίες περιλαμβάνουν τη παροχή υπηρεσιών προς τον ΟΣΕ για τη δημοπράτηση και εκτέλεση έργων σιδηροδρομικής υποδομής, τη διενέργεια απαλλοτριώσεων και επιτάξεων ιδιοκτησιών για την κατασκευή έργων σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και πάσης φύσεως έργων που της ανατίθενται και τη παροχή υπηρεσιών σχεδιασμού, ανάπτυξης, υποστήριξης, διαχείρισης, μελέτης, επίβλεψης και κατασκευής έργων σε τρίτους στην Ελλάδα αλλά και το εξωτερικό.

Η διεύθυνση των αρμοδιοτήτων της ΕΡΓΟΣΕ θα επιτρέψει την ανασυγκρότηση της εταιρείας βάσει των κύριων δραστηριοτήτων της. Προβλέπεται άλλωστε και η σύνταξη νέου σύγχρονου κανονισμού εσωτερικής οργάνωσης και λειτουργίας, ώστε να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις μιας σύγχρονης εταιρείας.

Η παροχή υπηρεσιών project management προς τον ΟΣΕ για την κάλυψη των λειτουργικών αναγκών της εταιρείας θα ορίζεται μέσω της σύναψης διεταιρικών

συμβάσεων και θα κοστολογείται με ανταγωνιστικές τιμές για τη διατήρηση του ισοσκελισμένου προϋπολογισμού της και τη συγκράτηση του κόστους σε Ομιλικό επίπεδο. Η υλοποίηση των έργων που αναλαμβάνει θα επιτυγχάνεται βάσει των χρονοδιαγραμμάτων που έχουν της έχουν τεθεί, εντός του προϋπολογισμού του κάθε έργου και σύμφωνα με τα πρότυπα ποιότητας που κάθε φορά τίθενται.

Επιπλέον, η επέκταση των δραστηριοτήτων της εταιρείας στην Ελλάδα και στο εξωτερικό αναμένεται να επιφέρει νέα έσοδα από πηγές εκτός του Ομίλου ΟΣΕ.

ΓΑΙΑΟΣΕ: Με τις νέες ρυθμίσεις προβλέπεται η διεύρυνση των αρμοδιοτήτων της ΓΑΙΑΟΣΕ, η οποία καθίσταται αρμόδια για την αποκλειστική διαχείριση της ακίνητης περιουσίας που δε συνδέεται με τη σιδηροδρομική υποδομή και αρμόδια για την αξιοποίηση και εμπορική εκμετάλλευση του συνόλου της ακίνητης περιουσίας.

Για την ασφάλεια της λειτουργίας του δικτύου αλλά και για τον σαφή διαχωρισμό αρμοδιοτήτων μεταξύ του Διαχειριστή Υποδομής και της ΓΑΙΑΟΣΕ, προβλέπεται ότι για την αξιοποίηση και εν γένει εμπορική εκμετάλλευση των ακινήτων που εξυπηρετούν λειτουργικά την Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή λαμβάνεται προηγουμένως η σύμφωνη γνώμη του Διαχειριστή Υποδομής.

Σχετικά με την αξιοποίηση των ακινήτων, σύμφωνα με τις νέες ρυθμίσεις η ΓΑΙΑΟΣΕ θα συντάσσει επιχειρηματικό σχέδιο, το οποίο θα εγκρίνεται από τη Διυπουργική Επιτροπή ΔΕΚΟ, λαμβάνοντας υπόψη τις αποφάσεις της Διυπουργικής Επιτροπής Αποκρατικοποιήσεων για τα ακίνητα στρατηγικής σημασίας, διασφαλίζοντας με αυτό τον τρόπο τη χάραξη ενιαίας στρατηγικής για την αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας.

Η ΓΑΙΑΟΣΕ εκτιμάται ότι θα αποτελέσει όχημα για την ανταποδοτική διαχείριση, αξιοποίηση και εμπορική εκμετάλλευση της ακίνητης περιουσίας του ΟΣΕ μέσω της λήψης αποφάσεων για τη βέλτιστη αξιοποίησή τους (π.χ συμβάσεις παραχώρησης, συμμετοχή σε μικτά εταιρικά σχήματα κ.τ.λ.), ενώ θα επιτυγχάνεται η κεντρική και ολοκληρωμένη παρακολούθηση των ακινήτων μέσω της τήρησης μητρώου του συνόλου της ακίνητης περιουσίας, καθώς και της ανάληψης αρμοδιοτήτων παρακολούθησης της κατάστασης των ακινήτων (πολεοδομικό καθεστώς και αλλαγές χρήσεων γης, κ.α.). Εξασφαλίζεται επίσης, ο σχεδιασμός και η παρακολούθηση όλων των επιμέρους εργασιών για την αξιοποίηση των ακινήτων (διαγωνισμών, συμβάσεων παραχώρησης, εκμίσθωσης κ.α.).

Επιπλέον, προβλέπεται η σύνταξη νέου σύγχρονου κανονισμού εσωτερικής οργάνωσης και λειτουργίας, ώστε να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις μιας σύγχρονης επιχείρησης.

- Ρυθμίσεις για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ

Με το παρόν σχέδιο νόμου προβλέπεται η διεύρυνση των αρμοδιοτήτων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στις οποίες ενδεικτικά περιλαμβάνεται η παροχή σιδηροδρομικών και οδικών μεταφορικών υπηρεσιών, η τουριστική πρακτόρευση, η παροχή υπηρεσιών διαχείρισης εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics), κ.α.

Στο πλαίσιο των διευρυμένων αρμοδιοτήτων της θα πραγματοποιηθεί η ανασυγκρότηση της εταιρείας κατά τρόπο που θα διευκολύνει την εκτέλεση των δραστηριοτήτων της με πιο αποδοτικό και αποτελεσματικό τρόπο. Παράλληλα, προβλέπεται η σύνταξη νέου σύγχρονου κανονισμού εσωτερικής οργάνωσης και λειτουργίας, ώστε να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις μιας σύγχρονης σιδηροδρομικής επιχείρησης.

Στόχο αποτελεί ο ισοσκελισμός των εσόδων και των εξόδων από το πρώτο τρίμηνο του 2011.

Ρυθμίζεται το συσσωρευμένο χρέος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ προς τον ΟΣΕ και τον ΕΔΙΣΥ με διαγραφή του και ανάληψη του από το Δημόσιο (κατόπιν παροχής έγκρισης από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή), με στόχο τη διαμόρφωση μιας υγιούς οικονομικής κατάστασης για την εταιρεία που θα την καταστήσει ελκυστική σε πιθανούς στρατηγικούς επενδυτές για ανάληψη της διοίκησής της.

Επιπλέον, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα υποβάλει τριετές επιχειρηματικό σχέδιο στη Διυπουργική Επιτροπή ΔΕΚΟ, η οποία θα είναι υπεύθυνη για τον έλεγχο και την παρακολούθηση τυχόν αποκλίσεων. Από 1.1.2011, ζητήματα συνδεόμενα με τιμολόγηση ή και δρομολόγια εξαιρούνται από οποιαδήποτε διαδικασία έγκρισης σε σχέση με την υποβολή από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ επιχειρησιακού σχεδίου στη Διυπουργική Επιτροπή ΔΕΚΟ ενώ η εποπτεία της Διυπουργικής Επιτροπής ΔΕΚΟ παύει να εφαρμόζεται στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ μόλις η τελευταία παύσει να υπόκειται στις διατάξεις του κεφαλαίου Α του ν. 3429/2005

Παράλληλα, προβλέπεται η δυνατότητα μεταβίβασης τροχαίου υλικού στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ενέργεια ιδιαίτερα σημαντική για τον πλήρη λειτουργικό διαχωρισμό της από τον Όμιλο ΟΣΕ και τη συμμόρφωση με τις κοινοτικές οδηγίες. Η μεταβίβαση του τροχαίου υλικού θα οδηγήσει στη μείωση του κόστους για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ καθώς η ενοικίαση του τροχαίου υλικού από τον ΟΣΕ κοστίζει σήμερα πολύ περισσότερο από το αναμενόμενο κόστος απόσβεσης μετά τη μεταβίβαση.

Ακόμη, προβλέπεται η σύναψη συμβάσεων παροχής υπηρεσιών μεταξύ ΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ για την επίτευξη διαφάνειας στις διαιτητικές συναλλαγές και τον ουσιαστικό διαχωρισμό μεταξύ του παρόχου σιδηροδρομικών υπηρεσιών και του διαχειριστή της υποδομής. Τέτοιες συμβάσεις διαιτητικών συναλλαγών αφορούν ενδεικτικώς τη συντήρηση του τροχαίου υλικού, τη χρήση χώρων και εγκαταστάσεων, την παροχή υπηρεσιών εκπαίδευσης προσωπικού και υπηρεσιών υγειονομικού και υγιεινής, σε τιμές αγοράς. Επίσης ρυθμίζεται η δυνατότητα μεταβίβασης ή εκμίσθωσης λεωφορείων δημοσίας χρήσεως από τον ΟΣΕ προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Επισημαίνεται, ότι γίνεται ειδική πρόβλεψη έτσι ώστε τα όργανα διοίκησης του ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ να διασφαλίζουν ότι δεν θα λαμβάνει χώρα οποιασδήποτε μορφής άμεση ή έμμεση σταυροειδής επιδότηση μεταξύ των δύο αυτών εταιρειών.

Ιδιαίτερες σημαντικές είναι οι ρυθμίσεις που προβλέπουν την αναδιάρθρωση της επιβατικής τιμολογιακής πολιτικής της ΤΡΑΙΝΟΣΕ η οποία θα λειτουργεί βιώσιμα επιβατικά δρομολόγια με ανταγωνιστικά τιμολόγια.

Επίσης, προβλέπεται η ετήσια αξιολόγηση της βιωσιμότητας των γραμμών και δρομολογίων, ούτως ώστε να αναθεωρούνται οι αποφάσεις για αναστολή ή / και λειτουργία των δρομολογίων.

Ειδικότερα, με τις νέες ρυθμίσεις προβλέπεται η δυνατότητα στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ να αναστέλλει δρομολόγια, όταν καθίστανται ζημιογόνα (με στοιχεία τελευταίας διετίας η / και με έρευνες ζήτησης για νέα δρομολόγια), καθώς επίσης και όταν οι αρμόδιοι φορείς δεν αναλαμβάνουν την αντιστάθμιση των Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ), σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού 1370/2007/ΕΚ.

Αντίστοιχα, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα μπορεί έπειτα από την αξιολόγηση της κατανομής και της χωρητικότητας των συρμών να αυξάνει τη χωρητικότητα σε διαδρομές με υψηλή ζήτηση.

Ομοίως, οι εμπορευματικές της μεταφορές θα τιμολογούνται με ανταγωνιστικές τιμές που θα της αποφέρουν κέρδος και όχι ζημιές, κάτι που χαρακτηρίζει την υφιστάμενη κατάσταση λειτουργίας της εταιρείας και θα διασφαλίσουν τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητά της. Για το επόμενο διάστημα, στόχος αποτελεί η αύξηση των εμπορευματικών εσόδων έτσι ώστε τουλάχιστον να ισοσκελίζονται τα υφιστάμενα έξοδα.

Τέλος, η ανασυγκρότηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα εισάγει μηχανισμούς κεντρικής παρακολούθησης και ελέγχου εφαρμογής των εμπορικών της πολιτικών για τη διασφάλιση των εσόδων της.

- Ρυθμίσεις θεμάτων προσωπικού του Ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ

Με το παρόν σχέδιο νόμου προβλέπεται η αναδιοργάνωση/ανασυγκρότηση των εταιρειών του Ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, όπως αναφέρθηκε στις προηγούμενες υποενότητες. Ένας σημαντικός στόχος της αναδιοργάνωσης/ανασυγκρότησης είναι και ο εξορθολογισμός της στελέχωσης των εταιρειών, με απλοποίηση της οργάνωσης, των ειδικοτήτων και των θέσεων εργασίας και με σύγκλιση των εσωτερικών κανονισμών με τις ανάγκες μιας σύγχρονης σιδηροδρομικής επιχείρησης.

Επιπλέον, προβλέπεται η μετάταξη του πλεονάζοντος προσωπικού στο Ελληνικό Δημόσιο, για την κάλυψη αναγκών του ευρύτερου δημοσίου τομέα. Οι ρυθμίσεις αυτές επανακαθορίζουν τον απαιτούμενο σε αριθμό και ειδικότητες προσωπικό για τη βέλτιστη και αποδοτικότερη λειτουργία της κάθε εταιρείας.

- Ρύθμιση χρέους ΟΣΕ

Στο παρόν νομοσχέδιο, προβλέπεται ρύθμιση του χρέους του ΟΣΕ, το οποίο μεταβιβάζεται με ΚΥΑ στο Ελληνικό Δημόσιο (κατόπιν της έγκρισης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και των δανειστών) με αντιστάθμισμα τη μεταβίβαση της ακίνητης περιουσίας του Ομίλου ΟΣΕ στο Ελληνικό Δημόσιο. Επιπλέον, προβλέπεται η δυνατότητα μεταβίβασης με ΚΥΑ του συνόλου των μετοχών της ΓΑΙΑΟΣΕ από τον ΟΣΕ στο Ελληνικό Δημόσιο.

- **Ρύθμιση θεμάτων ακίνητης περιουσίας**

Στο παρόν νομοσχέδιο προβλέπονται βασικές ρυθμίσεις που απελευθερώνουν την ακίνητη περιουσία του ΟΣΕ από πολυετείς χρονίζουσες δεσμεύσεις και αγκυλώσεις που καθιστούσαν αδύνατη πρακτικά την αξιοποίησή της. Συγκεκριμένα, παρέχονται τα εργαλεία για τη δημιουργία των κατάλληλων συνθηκών με στόχο την αξιοποίηση της περιουσίας

- **Ρυθμίσεις για το Σιδηροδρομικό Σύστημα**

Το σχέδιο νόμου προβλέπει τη σύσταση ανεξάρτητης, λειτουργικά και οικονομικά, Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.), η οποία δεν θα υπόκειται σε έλεγχο από κυβερνητικά όργανα ή άλλη διοικητική αρχή και η οποία θα αναλάβει τις αρμοδιότητες του που εκάστοτε επιφυλάσσει η ελληνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία για το Ρυθμιστικό Φορέα στις σιδηροδρομικές μεταφορές αυτεπαγγέλτως ή κατόπιν προσφυγής, με στόχο το άνοιγμα της σιδηροδρομικής αγοράς και τον έλεγχο της εφαρμογής των κανόνων του ανταγωνισμού. Ακόμη, η Ρ.Α.Σ. θα αναλάβει τον ρόλο του Φορέα Έκδοσης Αδειών για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ασκώντας ενεργά τις σχετικές αρμοδιότητες, σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 41/2005.

Η σύσταση και λειτουργία της Ρ.Α.Σ. καθίσταται απαραίτητη για την ορθή λειτουργία της απελευθερωμένης σιδηροδρομικής αγοράς διασφαλίζοντας την ύπαρξη συνθηκών για την ανάπτυξη του υγιούς ανταγωνισμού. Επιπρόσθετα, η Ρ.Α.Σ. θα αναλάβει και τις αρμοδιότητες του Φορέα υπεύθυνου για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371 (ΕΕ L315/14 της 3.12.07) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, για τα δικαιώματα, τις υποχρεώσεις και τη διερεύνηση των καταγγελιών των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών, ώστε να εξασφαλίζεται ο σεβασμός των δικαιωμάτων τους.

Ακόμη, προβλέπεται η ρύθμιση ζητημάτων σχετικά με την Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων με στόχο την ορθή και απρόσκοπτη εκτέλεση των εργασιών της που συντελούν στην βελτίωση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και τη πρόληψη ατυχημάτων.

Με το παρόν νομοσχέδιο ορίζεται, επίσης, το πλαίσιο για τη σύναψη συμβάσεων ανάθεσης Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας, σύμφωνα με τον Κανονισμό 1370/2007/ΕΚ, βάσει του οποίου οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα αναλαμβάνουν να εκτελούν και ζημιογόνα δρομολόγια λαμβάνοντας, όμως, την απαραίτητη αντιστάθμιση.

- **Πιθανές συνέπειες μη πραγματοποίησης της προτεινόμενης ρύθμισης**

Η μη πραγματοποίηση των προτεινόμενων ρυθμίσεων για τις εταιρείες που απαρτίζουν τη σιδηροδρομική αγορά θα οδηγήσει στη συνέχιση της αναποτελεσματικής λειτουργίας των εταιρειών καθώς και στη μεγέθυνση του ήδη συσσωρευμένου χρέους για τον Όμιλο ΟΣΕ και την ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Η διατήρηση του τεράστιου αυτού οικονομικού βάρους και η αδυναμία εξυγίανσης αυτών των εταιρειών θα οδηγήσει αναπόφευκτα στην χρεοκοπία τους και

ενδεχομένως στη διακοπή παροχής μέρους των σιδηροδρομικών μεταφορικών υπηρεσιών, καθώς και στην εγκατάλειψη και απαξίωση του σιδηροδρομικού δικτύου. Η απαξίωση του σιδηροδρομικού δικτύου θα έχει πέραν των άλλων και σοβαρές κοινωνικές και περιβαλλοντικές συνέπειες.

1.3. Η κοινωνική ομάδα που επηρεάζεται άμεσα από τις ρυθμίσεις του νομοσχεδίου, είναι οι εργαζόμενοι στον Όμιλο ΟΣΕ και στην εταιρεία ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Οι προτεινόμενες ρυθμίσεις θα οδηγήσουν στον εξορθολογισμό της στελέχωσης των δύο εταιρειών, με παράλληλη, όμως, πρόβλεψη για μετάταξή τους σε άλλους Φορείς Υποδοχής του ευρύτερου Δημοσίου Τομέα για την κάλυψη των αναγκών λειτουργίας τους.

Η αξιολογούμενη ρύθμιση θα έχει έμμεσες ευρύτερες κοινωνικές επιπτώσεις καθώς μακροχρόνια προβλέπεται η βελτίωση των παρεχόμενων σιδηροδρομικών υπηρεσιών στους πολίτες.

Επιπλέον, στο πλαίσιο του ελεύθερου ανταγωνισμού στο οποίο θα λειτουργεί πλέον η ΤΡΑΙΝΟΣΕ απαιτείται και ο εξορθολογισμός της εμπορικής της πολιτικής. Έτσι, η εμπορική της πολιτική αποδεσμεύεται από τιμολογιακές υποχρεώσεις σε κοινωνικές ομάδες όπως μαθητές, φοιτητές, ΑμεΑ, πολύτεκνοι κ.α. για τις οποίες, όμως, δίνεται η δυνατότητα να αναληφθεί το κόστος από το κράτος, μέσω αντιστάθμισης, με τη σύναψη συμβάσεων ΥΔΥ. Επισημαίνεται ότι γίνεται ειδική πρόβλεψη έτσι ώστε οι αρμόδιες υπηρεσίες να προβούν στην κατάλληλη προεργασία για να είναι δυνατή η σύναψη συμβάσεων ΥΔΥ έως την 31.12.2010.

Η ελληνική κοινωνία, γενικότερα, θα επωφεληθεί από την εξυγίανση του Ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, καθώς μακροχρόνια θα απαλλαχθεί από το μέρος της φορολογικής επιβάρυνσης που της αντιστοιχεί εξαιτίας της ζημιογόνου λειτουργίας τους και της επιβάρυνσης του κρατικού προϋπολογισμού.

Παράλληλα, η ρύθμιση αυτή επιδιώκει τη δημιουργία των προϋποθέσεων έτσι ώστε να δοθεί η δυνατότητα μακροπρόθεσμα να αποκτήσει η χώρα ένα εκσυγχρονισμένο σιδηροδρομικό δίκτυο.

Από τα παραπάνω εξάγεται το συμπέρασμα, ότι η προτεινόμενη ρύθμιση είναι ζωτικής σημασίας για την ελληνική κοινωνία, καθώς η συνέχιση της λειτουργίας του σιδηρόδρομου χωρίς παθογένειες θα συντελέσει στην ευρύτερη ανάπτυξη της χώρας.

2. Καταλληλότητα

Τα ζητήματα της θεσμικής προσαρμογής του Ομίλου ΟΣΕ, και των υφιστάμενων θεσμών του σιδηροδρομικού συστήματος στην Ελλάδα με το κοινοτικό δίκαιο των σιδηροδρομικών μεταφορών έχουν κατά καιρούς αντιμετωπιστεί κυρίως με το ν. 2671/1998, το ν. 3185/2003, το π.δ. 41/2005 όπως τροποποιήθηκε με το π.δ. 149/2009, το π.δ. 160/2007 και το ν. 3710/2008. Η προσαρμογή αυτή όμως χρήζει συμπλήρωσης, πράγμα το οποίο επιχειρείται με το παρόν σχέδιο νόμου. Εξάλλου, η προαναφερθείσα νομοθεσία περιέχει

και ρυθμίσεις για την εξυγίανση του σιδηροδρομικού τομέα, οι οποίες όμως δεν είχαν τα αναμενόμενα αποτελέσματα.

Σχετικά με την ακίνητη περιουσία, πρέπει να σημειωθεί ότι ουδέποτε μέχρι σήμερα είχε λάβει χώρα μία συνολική προσπάθεια ρύθμισης των ιδιοκτησιακού και πολεοδομικού καθεστώτος της ακίνητης περιουσίας του ΟΣΕ, με μοναδική εξαίρεση την ίδρυση της ΓΑΙΑΟΣΕ ως διαχειρίστριας της περιουσίας του.

Τέλος, σχετικά με τα ζητήματα προσωπικού, πρέπει να σημειωθούν τα ακόλουθα: Ο ν. 3429/2005 (ιδίως το άρθρο 17) καθόρισε διαδικασία αλλαγής του εργασιακού καθεστώτος στις ΔΕΚΟ. Όμως, η διαδικασία αυτή, συγκρινόμενη με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις, (α) είναι πολύ πιο αργή (4μηνη), (β) συγκέντρωσε αρνητική κριτική, π.χ. επειδή δεν περιορίζει σε μία μεμονωμένη φορά την παρέμβαση στη συλλογική αυτονομία, (γ) δημιουργεί αποφευκτέες ανισότητες μεταξύ υπάρχοντος προσωπικού και νεοπροσλαμβανομένων, (δ) δεν βοηθάει στη διαδικασία μεταφοράς, κ.ά.

Ο ν. 2671/1998 (ιδίως άρθρο 12) προέβλεπε διαδικασία μεταφοράς πλεονάζοντος προσωπικού. Όμως, η διαδικασία αυτή, συγκρινόμενη προς τις προτεινόμενες ρυθμίσεις, (α) αναφέρεται μονάχα στο τότε πλεονάζον προσωπικό, (β) περιορίζει τους φορείς υποδοχής, (γ) είναι εν πολλοίς οικειοθελής, με αποτέλεσμα να υπολείπεται σε αποτελεσματικότητα, (δ) είναι περισσότερο χρονοβόρα, (ε) δεν εξασφαλίζει την εξακολούθηση της εύρυθμης λειτουργίας του σιδηροδρόμου, (στ) δεν προβλέπει τίποτε αναφορικά με την αναγκαία αλλαγή εργασιακού καθεστώτος, κ.ά.

Τα διατάγματα και οι κανονιστικές πράξεις που πρέπει να εκδοθούν, προκειμένου να εφαρμοστεί πλήρως η αξιολογούμενη ρύθμιση είναι τα εξής:

- Κοινή υπουργική απόφαση (κ.υ.α.) των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με την οποία μπορεί να μεταβιβαστεί το σύνολο των μετοχών της ΓΑΙΑΟΣΕ στο Ελληνικό Δημόσιο χωρίς αντάλλαγμα (άρθρο 1 παρ. 3).
- Απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με την οποία καθορίζονται οι όροι ανάθεσης παροχής υπηρεσιών από τον ΟΣΕ στην ΕΡΓΟΣΕ (άρθρο 4 παρ. 5).
- Κ.υ.α. των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων εντός τριών μηνών από τη δημοσίευση του νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως με την οποία προσδιορίζονται ζητήματα σχετικά με τη διαχείριση ακίνητης περιουσίας από τη ΓΑΙΑΟΣΕ (άρθρο 5 παρ. 6).
- Κ.υ.α. των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με την οποία μεταβιβάζεται το σύνολο της ακίνητης περιουσίας του ΟΣΕ στο Ελληνικό Δημόσιο χωρίς αντάλλαγμα (άρθρο 6 παρ. 1).
- Εντός 15 ημερών από τη δημοσίευση του νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, συγκρότηση Επιτροπής με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, έργο της οποίας είναι ο προσδιορισμός των ακινήτων που εξυπηρετούν

λειτουργικώς εγκαταστάσεις και εξοπλισμό της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής (άρθρο 6 παρ. 3).

- Απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων σχετικά με την κατάρτιση καταλόγου στον οποίο γίνεται ο προσδιορισμός των ακινήτων που εξυπηρετούν λειτουργικώς εγκαταστάσεις και εξοπλισμό της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής (άρθρο 6 παρ. 3).
- Απόφαση της Διϋπουργικής Επιτροπής Αποκρατικοποιήσεων του ν. 3049/2002 με την οποία θα προσδιορίζονται τα ακίνητα, τα οποία θα υπάγονται στη διαχειριστική αρμοδιότητα της ΓΑΙΑΟΣΕ. (άρθρο 6 παρ. 5 περ α').
- Έγκριση με κ.υ.α. των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων πριν από την υπογραφή οποιασδήποτε σύμβασης για τη μεταβίβαση της ακίνητης περιουσίας του Δημοσίου που διαχειρίζεται η ΓΑΙΑΟΣΕ ή της ανήκει κατά κυριότητα (άρθρο 6 παρ. 6 περ. α).
- Διαπιστωτική πράξη του Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, κατόπιν αιτήσεως της ΓΑΙΑΟΣΕ, στις περιπτώσεις αμφισβήτησης ως προς την αυτοδίκαιη άρση της απαλλοτρίωσης ή τη μη σύννομη εκ νέου κήρυξη αυτής, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παρ. 11 του άρθρου 6 (άρθρο 6 παρ. 11).
- Απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής μέσω έκδοσης σχετικών αδειών για τα πάσης φύσεως κτίσματα επί των μεταβιβαζομένων ακινήτων κυριότητας ΟΣΕ ή και Δημοσίου, που διαχειρίζεται, κατά τις διατάξεις του νόμου, η ΓΑΙΑΟΣΕ, για τα οποία δεν έχουν εκδοθεί εν όλω ή εν μέρει οι προβλεπόμενες από την κείμενη νομοθεσία οικοδομικές και συναφείς άδειες (άρθρο 6 παρ. 12 περ. δ.).
- Προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Οικονομικών και Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, που αφορά σε ειδικές λεπτομέρειες σχετικά με τον τρόπο τακτοποίησης των ακινήτων του κατά το άρθρο 9 Καταργημένου Δικτύου (άρθρο 6 παρ. 13).
- Κ.υ.α. των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με την οποία μπορεί να μεταβιβάζεται συγκεκριμένο τροχαίο υλικό ιδιοκτησίας ΟΣΕ στο Ελληνικό Δημόσιο και στη συνέχεια στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ (άρθρο 8 παρ. 1).
- Κ.υ.α. των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με την οποία διαχωρίζεται σε κατηγορίες και αναθεωρείται ετησίως η Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή (άρθρο 9 παρ. 2 και 3).
- Κ.υ.α. των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με την οποία εξειδικεύονται ζητήματα που σχετίζονται με τη σύναψη συμβάσεων Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας σε σιδηροδρομικές επιβατικές μεταφορές (άρθρο 12 παρ. 3).

- Κ.υ.α. των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με την οποία δύνανται να εξειδικεύονται περαιτέρω τα αναφερόμενα στην παρ. 4 του άρθρου 12 του νόμου στοιχεία ισολογισμού σχετικά με τις συμβάσεις ΥΔΥ (άρθρο 12 παρ. 4).
- Κ.υ.α. των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με την οποία διευκρινίζονται οι λεπτομέρειες διαγραφής των χρεών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ προς τον ΟΣΕ (άρθρο 13 παρ. 1).
- Κ.υ.α. των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με την οποία ρυθμίζονται ζητήματα ανάληψης των χρεών του ΟΣΕ και του ΕΔΙΣΥ από το Δημόσιο (άρθρο 13 παρ. 2).
- Κ.υ.α. των Υπουργών Εσωτερικών Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Οικονομικών, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού περί της κατά το άρθρο 16 μεταφοράς του πλεονάζοντος τακτικού προσωπικού σε φορείς υποδοχής. Πρέπει να προσεχθούν τα κριτήρια επιλογής και προτεραιότητας του ίδιου άρθρου (άρθρο 16 παρ.7).
- Απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων περί θέσης σε ισχύ ή τροποποίησης του οργανογράμματος και του κανονισμού εσωτερικής οργάνωσης και λειτουργίας της κάθε εταιρείας (άρθρο 18 παρ. 1).
- Έκδοση νόμου περί νέας συλλογικής σύμβασης εργασίας σε κάθε εταιρεία, σε περίπτωση αποτυχίας της συλλογικής διαπραγμάτευσης και μη κατάρτισης της συλλογικής σύμβασης εργασίας του άρθρου 19. Πρέπει να είναι ξεκάθαρο ότι αυτό γίνεται για λόγους επιτακτικού γενικού δημοσίου συμφέροντος και ότι αποτελεί μεμονωμένη παρέμβαση (άρθρο 19 παρ.5).
- Πράξη υπουργικού Συμβουλίου για το διορισμό των μελών της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.) (άρθρο 23 παρ. 2).
- Κ.υ.α. των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με την οποία καθορίζεται η αμοιβή των μελών της Ρ.Α.Σ. (άρθρο 24 παρ. 3, άρθρο 26 παρ. 1).
- Κ.υ.α. των κατά περίπτωση αρμοδίων Υπουργών κατόπιν εισήγησης της Ρ.Α.Σ. και ύστερα από αίτηση των ενδιαφερομένων για την απόσπαση προσωπικού για τη στελέχωση της Ρ.Α.Σ. (άρθρο 30 παρ. 2).
- Κ.υ.α. των Υπουργών Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Οικονομικών, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού για την μετάταξη προσωπικού για τη στελέχωση της Ρ.Α.Σ. (άρθρο 30 παρ. 3).
- Κ.υ.α. των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για τις αποδοχές και πρόσθετες αμοιβές του προσωπικού της Ρ.Α.Σ. (άρθρο 30 παρ. 7).

- Προεδρικό διάταγμα μετά από πρόταση των Υπουργών Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Οικονομικών, Περιφερειακής Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας, και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ύστερα από γνώμη της Ρ.Α.Σ. για τον κανονισμό εσωτερικής λειτουργίας της Ρ.Α.Σ. (άρθρο 31 παρ. 1).
- Απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με την οποία μπορεί να παρατείνεται έως 12 μήνες η έναρξη εφαρμογής των διατάξεων για τις ποινικές κυρώσεις σε όσους χρησιμοποιούν την Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή χωρίς άδεια σιδηροδρομικής επιχείρησης (άρθρο 32 παρ. 4).
- Απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με την οποία μπορεί να αναπροσαρμόζεται το ποσό του παραβόλου χορήγηση άδειας σιδηροδρομικής επιχείρησης (άρθρο 32 παρ. 8).
- Απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με την οποία τοποθετούνται υπάλληλοι του Υπουργείου στο γραφείο της γραμματειακής υποστήριξης της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων στο (άρθρο 35 παρ. 2).
- Απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με την οποία καθορίζονται οι αποδοχές του προέδρου και των μελών της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων (άρθρο 35 παρ. 3).
- Κ.υ.α. των Υπουργών Περιφερειακής Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού με την οποία ενσωματώνονται στην ελληνική νομοθεσία μέτρα που θεσπίζονται σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ (άρθρο 36).
- Κ.υ.α. των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με την οποία καθορίζονται οι απαιτήσεις συντήρησης εμπορευματικών φορταμαξών και οι έλεγχοι και οι έλεγχοι που διενεργούνται (άρθρο 37 παρ. 4).
- Κ.υ.α. των Υπουργών Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με την οποία καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας πρατηρίων υγρών καυσίμων για τον εφοδιασμό νηξελομηχανών (άρθρο 38).
- Κ.υ.α. των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με την οποία καθορίζονται οι λεπτομέρειες για τη διαδικασία επιβολής προστίμου σε περίπτωση μη πληρωμής του νόμιμου κομίστρου από επιβάτη της ΤΡΑΙΝΟΣΕ (άρθρο 40 παρ. 3).
- Κ.υ.α. των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με την οποία προσδιορίζεται ειδικότερα το ποσοστό της κρατικής χρηματοδότησης που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του άρθρου 14 του π.δ. 41/2005 (άρθρο 41 παρ. 2).

3. Συνέπειες στην Οικονομία

A. Τα οφέλη / επιβαρύνσεις στον κρατικό προϋπολογισμό προέρχονται από τις ακόλουθες μεταρρυθμίσεις:

1. **Ανάληψη χρεών του ΟΣΕ έναντι τρίτων από το Δημόσιο:** Η ανάληψη χρεών του ΟΣΕ έναντι τρίτων από το Δημόσιο προβλέπεται ότι θα επιβαρύνει τον κρατικό προϋπολογισμό με υποχρεώσεις ύψους 10,7 δισ. Ευρώ από τις οποίες 9,6 δισ. Ευρώ αντιστοιχούν σε δανειακές υποχρεώσεις με τόκους ύψους 350 - 400 εκατ. Ευρώ ετησίως. Υποχρεώσεις όμως τις οποίες το Ελληνικό Δημόσιο ήδη επιβαρύνονταν κατά ένα μεγάλο ποσοστό, έμμεσα, ως μοναδικός μέτοχος του ΟΣΕ και εγγυητής όλων των δανείων του.
2. **Μεταφορά στο Δημόσιο της ακίνητης περιουσίας του ΟΣΕ:** Το Ελληνικό Δημόσιο θα έχει επίσης και την κυριότητα του συνόλου της ακίνητης περιουσίας που ανήκει στον ΟΣΕ, συμπεριλαμβανομένων των ακινήτων της σιδηροδρομικής υποδομής. Η αξία της ακίνητης περιουσίας ανέρχεται, βάσει της Έκθεσης Πεπραγμένων (2009) του ΟΣΕ, σε οικόπεδα αξίας 4,15 δις ευρώ και κτίρια αξίας 6,2δισ. Ευρώ. Το Δημόσιο ως ιδιοκτήτης της ακίνητης περιουσίας θα ωφεληθεί μεσοπρόθεσμα από τα έσοδα της αξιοποίησης της ακίνητης περιουσίας, τα ενοίκια, κ.λ.π. Το μεσοπρόθεσμο όφελος από τη διαχείριση της ακίνητης περιουσίας του ΟΣΕ δεν μπορεί να προσδιοριστεί με ακρίβεια, εκτιμάται όμως ότι θα είναι σημαντικά υψηλότερο από τα υφιστάμενα έσοδα.
3. **Μεταφορά πλεονάζοντος προσωπικού από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και τον ΟΣΕ στο Δημόσιο:** Η μεταφορά του πλεονάζοντος προσωπικού από τις Σιδηροδρομικές Εταιρείες στο Δημόσιο εκτιμάται ότι θα επιβαρύνει αρχικά τον κρατικό προϋπολογισμό κατά περίπου 100 εκατ. Ευρώ (ποσό το οποίο το Ελληνικό Δημόσιο ήδη επιβαρύνονταν κατά ένα μεγάλο ποσοστό, έμμεσα, ως μέτοχος του ΟΣΕ). Εκτιμάται ότι το ποσό αυτό το οποίο αντιστοιχεί στο κόστος μισθοδοσίας του μεταφερόμενου προσωπικού θα μειωθεί σημαντικά τα επόμενα έτη, λόγω συνταξιοδότησης (προβλέπεται ότι θα συνταξιοδοτηθούν περίπου 1000 εργαζόμενοι εντός του 2011). Στην μισθοδοσία του πλεονάζοντος προσωπικού προβλέπονται σημαντικές μειώσεις λόγω της μείωσης των ορίων υπερωριακής απασχόλησης.
4. **Καθιέρωση συμβάσεων Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ):** Από την καθιέρωση των συμβάσεων Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ) μεταξύ των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του Δημοσίου / Φορέων ΟΤΑ, το Δημόσιο προβλέπεται ότι θα πρέπει καταβάλει αντιστάθμιση στις επιχειρήσεις στις οποίες έχει επιβληθεί ΥΔΥ. Το ποσό αντιστάθμισης προβλέπεται ότι δεν θα ξεπεράσει τα 50 εκατ. Ευρώ το 2011, ωστόσο το ποσό αυτό δεν μπορεί να προσδιοριστεί με ακρίβεια για τα επόμενα έτη. Σε κάθε περίπτωση η αντιστάθμιση θα πρέπει να καλύπτει το κόστος μεταφοράς και το εύλογο κέρδος της σιδηροδρομικής επιχείρησης.

Β. Η έλλειψη στοχευόμενης στρατηγικής και σωστής διαχείρισης του Ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ τα τελευταία χρόνια, έχουν διογκώσει τα προβλήματα του ελληνικού σιδηρόδρομου, με τα εξής αποτελέσματα:

- €1,2 δισ. ετήσιες ζημιές για τον Όμιλο ΟΣΕ και την ΤΡΑΙΝΟΣΕ
- €10,7 δισ. συσσωρευμένες υποχρεώσεις για τον Όμιλο ΟΣΕ, το οποίο καθιστά τον ΟΣΕ την πλέον ελλειμματική ΔΕΚΟ της Ε.Ε.

Το παρόν νομοσχέδιο προσβλέπει στην μείωση της σημαντικής αυτής επιβάρυνσης στην εθνική οικονομία μέσω της εξυγίανσης των οργανισμών αυτών. Πιο συγκεκριμένα προσβλέπει (τα παρακάτω ποσά είναι κατά προσέγγιση):

- Στην αύξηση εσόδων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ από 100 εκατ. Ευρώ σε 200 εκατ. Ευρώ μέσω της απελευθέρωσης των τιμών και της παροχής αντιστάθμισης ΥΔΥ.
- Στον περιορισμό του λειτουργικού κόστους για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και τον ΟΣΕ μέσω της μεταφοράς πλεονάζοντος προσωπικού και του εξορθολογισμού των δρομολογίων. Πιο συγκεκριμένα, προβλέπεται μείωση της τάξεως των 150 Εκατ. Ευρώ για τον ΟΣΕ και την ΤΡΑΙΝΟΣΕ από την μεταφορά του προσωπικού στο δημόσιο και την μείωση των ορίων υπερωριακής απασχόλησης και 100 εκατ. Ευρώ μείωση στα λειτουργικά έξοδα των δυο εταιρειών από τον εξορθολογισμό των δρομολογίων.
- Στη μείωση του χρηματοοικονομικού κόστους κατά 400 εκατ. Ευρώ για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και τον ΟΣΕ μέσω της διαγραφής των χρεών των επιχειρήσεων προς το Δημόσιο και της μεταφοράς στο Δημόσιο του χρέους του ΟΣΕ και του ΕΔΙΣΥ προς τρίτους.

Πέραν της εξυγίανσης των εταιρειών ΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ, το νομοσχέδιο προσβλέπει στην ενδυνάμωση της σιδηροδρομικής αγοράς, ευνοώντας την είσοδο ιδιωτικών φορέων στον ελληνικό σιδηροδρομικό τομέα μέσω:

- της σύστασης της «Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων»,
- της δυνατότητας αποκρατικοποίησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ,
- της σύναψης διεταιρικών συμβάσεων μεταξύ των παρόχων σιδηροδρομικής υπηρεσίας και του διαχειριστή υποδομής,
- της ελεύθερης πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή, και
- της απελευθέρωσης των τιμών / παροχής αντιστάθμισης ΥΔΥ.

Η είσοδος ιδιωτικών φορέων στον ελληνικό σιδηροδρομικό τομέα θα ενισχύσει τον ανταγωνισμό, θα συμβάλλει στη βελτίωση της ποιότητας και της ασφάλειας των σιδηροδρομικών υπηρεσιών καθώς και στη δημιουργία νέων ευκαιριών ανάπτυξης.

Παρακάτω παρουσιάζεται συνοπτικά η οικονομική επίπτωση για το 2011 των μέτρων του παρόντος νομοσχεδίου. Το συνολικό άμεσο όφελος στο υφιστάμενο σιδηροδρομικό σύστημα αναμένεται να ξεπεράσει τα 150 εκατ. Ευρώ.

2011 Οικονομική Εξέλιξη						
	ΟΣΕ/ΕΔΙΣΥ	ΤΡΑΙΝΟΣΕ	ΓΑΛΩΣΕ	ΕΡΓΟΣΕ	ΔΗΜΟΣΙΟ	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ
Έσοδα						45.198.769
Εισοδήματα από νέα τιμολογιακή πολιτική	-	45.198.769				
Λοιπά έσοδα	(73.301.894)	(1.103.403)			9.645.889	(64.759.407)
Κρατικές επιχορηγήσεις	(28.344.000)				28.344.000	-
Κρατική αντιστάθμιση *	108.593.815	50.000.000			(168.593.815)	-
Ακίνητη περιουσία					16.265.260	16.265.260
Έσοδα από την εκμίσληση της ακίνητης περιουσίας						
Λειτουργικά Έξοδα						-
Αμοιβές προσωπικού				846.538	(104.534.378)	-
Μεταφορά υπαλλήλων στο ελληνικό κράτος (τακτικές αποδοχές)	77.457.829	26.230.012		1.169.878		118.584.713
Εξορθολογισμός μισθοδοσίας	69.737.199	47.677.838				(8.000.000)
Νέες προσλήψεις		(8.000.000)				
Λοιπά λειτουργικά έξοδα	49.477.862	40.881.884	173.391	6.382.395		86.915.331
Φορολογικά πρόστιμα	51.818.000				(51.810.000)	0
Διάθεση τροχαίου υλικού						12.729.415
Διάθεση τροχαίου υλικού (χαμηλότερη εκτίμηση απόσβεσης)	12.729.415	-				
Επένδυση						-
Επένδυση	403.952.188	-			(403.952.188)	-
Σύνολο (χωρίς τις αποσβέσεις των μεταφερτέων παγίων)	870.121.815	202.884.888	173.391	8.398.809	(682.644.432)	218.934.071
Απόσβεση						0
Μεταφορά παγίων στο ελληνικό κράτος (*)	232.276.405	-				232.276.405
Σύνολο (συμπεριλαμβανομένης της απόσβεσης των μεταφερτέων παγίων)	902.398.021	202.884.888	173.391	8.398.809	(682.644.432)	451.210.476

(*) μεταφορά της ιδιοκτησίας ΟΣΕ στο ελληνικό κράτος. Οι κρατικοί λογαριασμοί ακολουθούν αυτήν την περίοδο την τμηματική λογιστική, ως εκ τούτου καμία απόσβεση δεν χρεώνεται. Ειδικότερα, το κράτος ως ιδιοκτήτης της ιδιοκτησίας ΟΣΕ και της υποδομής θα πρέπει να αντικαθιστάει οποιαδήποτε δαπάνη σχετική με τις βελτιώσεις υποδομής και τις νέες επενδύσεις. Το ετήσιο κόστος των βελτιώσεων υποδομής είναι περίπου 80 εκατομμύρια. Οι νέες επενδύσεις είναι συνήθως συγχρηματοδοτούμενες. Το κρατικό κεφάλαιο για τις νέες επενδύσεις για το 2011 είναι περίπου 182 εκατομμύρια.

4. Συνέπειες στην κοινωνία και στους πολίτες

Οι άμεσες αναμενόμενες συνέπειες των προτεινόμενων ρυθμίσεων αφορούν την απαλλαγή των πολιτών από αφενός την έμμεση επιβάρυνση (φορολογική) εξαιτίας της ζημιογόνου λειτουργίας του Ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και αφετέρου την επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού.

Παράλληλα, οι μακροχρόνιες αναμενόμενες συνέπειες αφορούν στο συνολικό εκσυγχρονισμό του σιδηροδρομικού δικτύου που εκτιμάται ότι θα επιτευχθεί μέσω της βελτίωσης των παρερχομένων σιδηροδρομικών υπηρεσιών αλλά και εν γένει με τη βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό των υποδομών, ως αποτέλεσμα του εξορθολογισμού της σιδηροδρομικής αγοράς και την ενίσχυση του ελεύθερου ανταγωνισμού.

Ειδικότερα, τα αναμενόμενα οφέλη είναι τα ακόλουθα:

α) Ελάφρυνση του κρατικού προϋπολογισμού από τη ζημιογόνα λειτουργία των εταιρειών που απαρτίζουν το σιδηροδρομικό τομέα της Ελλάδας. Η ανάληψη και διαχείριση του συσσωρευμένου χρέους του Ομίλου ΟΣΕ και της εταιρείας ΤΡΑΙΝΟΣΕ από το Ελληνικό Δημόσιο, μέσω των χρηματοδοτήσεων του δανεισμού και των επενδύσεων απευθείας από το Ελληνικό Δημόσιο ως ιδιοκτήτη της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής, η χρήση των προσδοκώμενων εσόδων από την δυνατότητα αξιοποίησης της ακίνητης περιουσίας του ΟΣΕ για την μείωση του χρέους καθώς και η εξυγίανση των δύο εταιρειών θα ελαφρύνουν, μακροχρόνια, τον κρατικό προϋπολογισμό και συνεπώς το μέρος της φορολογικής επιβάρυνσης που αντιστοιχεί στους πολίτες εξαιτίας της ζημιογόνου λειτουργίας του

β) Παροχή βελτιωμένων σιδηροδρομικών υπηρεσιών στους πολίτες μέσω:

- της προσδοκώμενης λειτουργικής αποτελεσματικότητας των εταιρειών αλλά και της εισόδου νέων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στον κλάδο που θα προκύψει από τη διασφάλιση των συνθηκών για την ανάπτυξη του ελεύθερου ανταγωνισμού,
- της ανάπτυξης και αναβάθμισης των υποδομών του σιδηροδρομικού δικτύου που θα προκύψει από την εφαρμογή συγκροτημένων επενδυτικών προγραμμάτων για κατασκευή νέων έργων, ολοκληρωμένης συντήρησης του δικτύου, αγοράς νέου τροχαίου υλικού και εγκατάστασης νέων συστημάτων διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας από τον Διαχειριστή της Υποδομής,
- της δυνατότητας διαφύλαξης των δικαιωμάτων των επιβατών του σιδηρόδρομου που θα προκύψει με την ανάληψη των αρμοδιοτήτων του Φορέα Παραπόνων από την προς ίδρυση Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.),
- της ενίσχυσης της ασφάλειας στη μετακίνηση που θα προκύψει από την καθιέρωση της συνεχόμενης εκπαίδευσης και κατάρτισης των μηχανοδηγών στο τροχαίο υλικό που χρησιμοποιείται και στην συγκεκριμένη υποδομή πάνω στην οποία χρησιμοποιείται, και
- του βέλτιστου σχεδιασμού πραγματοποίησης των δρομολογίων, σύμφωνα με τις ανάγκες εξυπηρέτησης των επιβατών.

5. Συνέπειες στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον

Η αξιολογούμενη ρύθμιση επιχειρεί να διασφαλίσει πρωταρχικά τη συνέχιση της λειτουργίας του σιδηρόδρομου έτσι ώστε μεσο-μακροπρόθεσμα να δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις για τον εκσυγχρονισμό του.

Επισημαίνεται ότι το τρένο αποτελεί το πιο φιλικό προς το περιβάλλον Μέσο Μαζικής Μεταφοράς. Αξίζει να αναφερθεί, ότι ένα μέσο καινούριο αυτοκίνητο παράγει 160 g/km ισοδύναμου CO² ανά επιβάτη, ένα αεροπλάνο 100-250 g/km, ένα λεωφορείο 40-80 g/km, και ένα τρένο 40-160g/km.

Επίσης, η μέση κατανάλωση ενέργειας ενός τρένου ανέρχεται σε 920 KJ/km ανά επιβάτη, ενώ για το αυτοκίνητο και το αεροπλάνο σε 1670 KJ/km και 5860 KJ/km, αντίστοιχα.

Σημειώνεται τέλος ότι σύμφωνα με απόφαση της Ευρωπαϊκής Ένωσης ο στόχος είναι μέχρι το 2010 να χρησιμοποιούν 25 εκατομμύρια επιβάτες το ευρωπαϊκό δίκτυο σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας και το δίκτυο αυτό να τριπλασιαστεί από το 2007 έως το 2020.

6. Συνέπειες στη Δημόσια Διοίκηση και την απονομή της Δικαιοσύνης

Με τις θεσμικές παρεμβάσεις στο σιδηροδρομικό σύστημα τίθενται οι προϋποθέσεις για την ανάπτυξη υγιούς ανταγωνισμού στη σιδηροδρομική αγορά, καθώς δημιουργείται η

Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ως Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή με σκοπό την παρακολούθηση της σιδηροδρομικής αγοράς.

Επίσης, ο προσδιορισμός και η καταγραφή του συνόλου της ακίνητης περιουσίας του ΟΣΕ θα συντελέσει στην εύρυθμη λειτουργία της Δημόσιας Διοίκησης και στη βελτίωση της αποδοτικότητάς της.

Επιπλέον, η μεταφορά του πλεονάζοντος τακτικού προσωπικού προς κάλυψη κενών οργανικών θέσεων ή πραγματικών αναγκών σε φορείς υποδοχής αναμένεται να βελτιώσει τη λειτουργία και την αποδοτικότητα της Δημόσιας Διοίκησης.

Τέλος, η συγκέντρωση διαφορετικών ρυθμίσεων σε μία συνολική επιχειρησιακή συλλογική σύμβαση εργασίας και ο σαφής καθορισμός των πηγών του δικαίου που διέπει το εργασιακό καθεστώς στον όμιλο ΟΣΕ και την ΤΡΑΙΝΟΣΕ αναμένεται να διευκολύνουν την ορθή και ταχεία απονομή της Δικαιοσύνης σε τυχόν εργατικές διαφορές του ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

7. Νομιμότητα

7.1 Η προτεινόμενη ρύθμιση του άρθρου 18 εντάσσεται στο πλαίσιο των άρθρων 22 παρ. 1, 2 και 5, και 103 παρ. 2, 7 και 8 του Συντάγματος. Αν και δεν υφίσταται εντελώς *ad hoc* νομολογία, συναφώς, έχει γίνει δεκτό ότι ο περιορισμός της συλλογικής αυτονομίας που επέβαλε η Π.Ν.Π. της 18.10.1985 είναι συνταγματικώς θεμιτός, καθώς πρόκειται για μέτρο περιορισμένης χρονικής ισχύος, ληφθέν εκ λόγων δημοσίου συμφέροντος (ΣτΕ 1975/1991, 955/1988), και ότι η εξουσία θέσπισης των ρυθμιστικών κανόνων της σχέσης εργασίας από τον κρατικό νομοθέτη αφενός και από τα συνδικάτα αφετέρου οριοθετείται με κριτήριο το γενικότερο κοινωνικό συμφέρον (ΟλομΑΠ 626/1988, ΑΠ 2057/1990, ΑΠ 1101/1987).

7.2. Δεν υφίσταται νομολογία κρίσιμη για τα θεσμικά θέματα σιδηροδρόμων και ακινήτων.

7.3. Το κοινοτικό δίκαιο των σιδηροδρόμων σε ζητήματα σχετικά με αυτά που ρυθμίζει το σχέδιο νόμου περιλαμβάνεται στις οδηγίες 91/440/ΕΟΚ, 95/18/ΕΚ, 2001/14/ΕΚ και 2004/49/ΕΚ (όπως ισχύουν σήμερα) και τον κανονισμό 1370/2007/ΕΚ για τις Υποχρεώσεις Δημόσιας Υπηρεσίας.

Η Ελλάδα έχει καταδικαστεί την 7.10.2004, με την απόφαση C-550/03 του ΔΕΚ καθώς το Δικαστήριο διαπίστωσε ότι η Ελλάδα παρέβη τις υποχρεώσεις της και παρέλειψε να θεσπίσει τις αναγκαίες νομοθετικές κανονιστικές και διοικητικές πράξεις προκειμένου να συμμορφωθεί προς τις οδηγίες 2001/12/ΕΚ, 2001/13/ΕΚ και 2001/14/ΕΚ. Η καταδίκη της Ελλάδας δεν συνοδεύτηκε από πρόστιμο και οι οδηγίες ενσωματώθηκαν στη συνέχεια με το π.δ. 41/2005 (ΦΕΚ Α' 60).

Την 25.6.2010 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, έκρινε στα πλαίσια του εποπτικού της ρόλου ότι δεν είχε ενσωματωθεί με ορθό τρόπο το 1ο σιδηροδρομικό πακέτο στο εθνικό δίκαιο και